

Leistungsfähigkeit des Straßenbahntunnels der "Kombilösung Karlsruhe"

Pressekonferenz am Donnerstag, den 28.1.2010 in Karlsruhe

Auftraggeber:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Chart 1



Schornstraße 10
81669 München
Tel. 26023655
Vieregg@vr-transport.de
Roessler@vr-transport.de

Kombiprojekt: Stadtbahntunnel + Straßentunnel+Straßenbahn Kriegsstraße

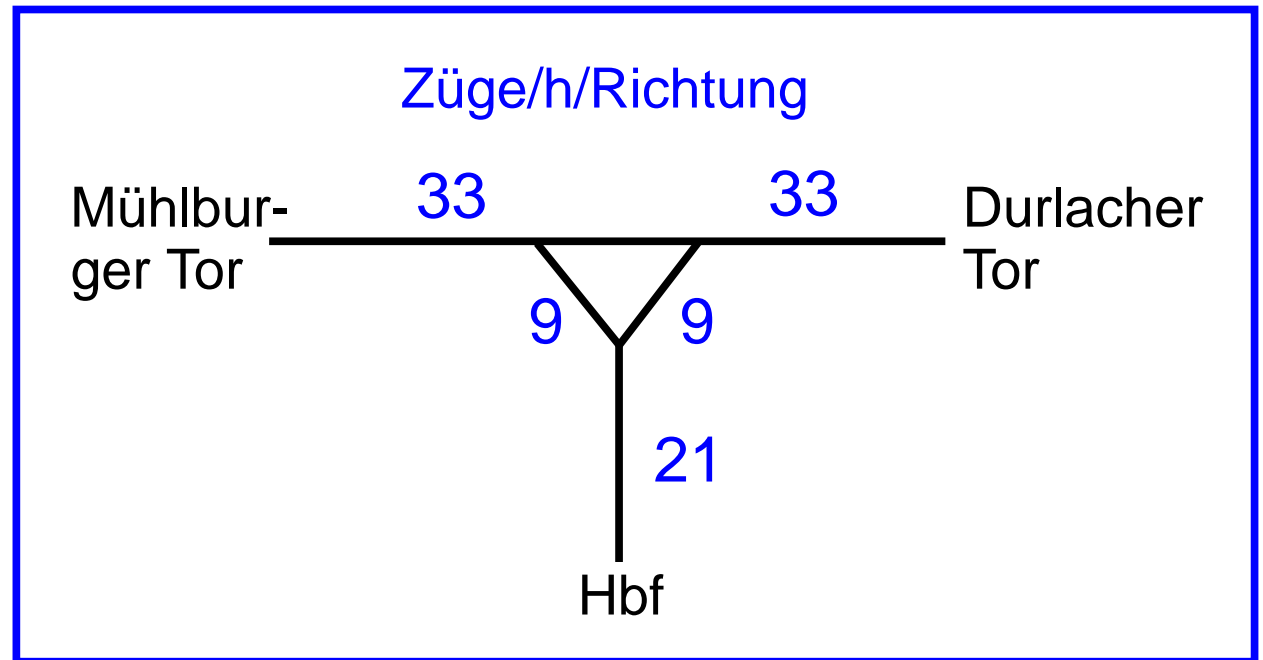
Aufgabenstellung:
Kapazität Stadtbahntunnel
im Planfall Kombiprojekt:

- neuer Stadtbahntunnel unter Kaiserstraße mit Südabzweig
- neue Straßenbahn in der Kriegsstraße
- Auflassung oberirdische Straßenbahn in der Kaiserstraße



Aufgabenstellung

- Nachvollziehen des geplanten Betriebsprogramms aus der Standardisierten Bewertung



Beantwortung der Frage:

- Ist das geplante Betriebsprogramm fahrbar

in der Theorie?
in der Praxis?

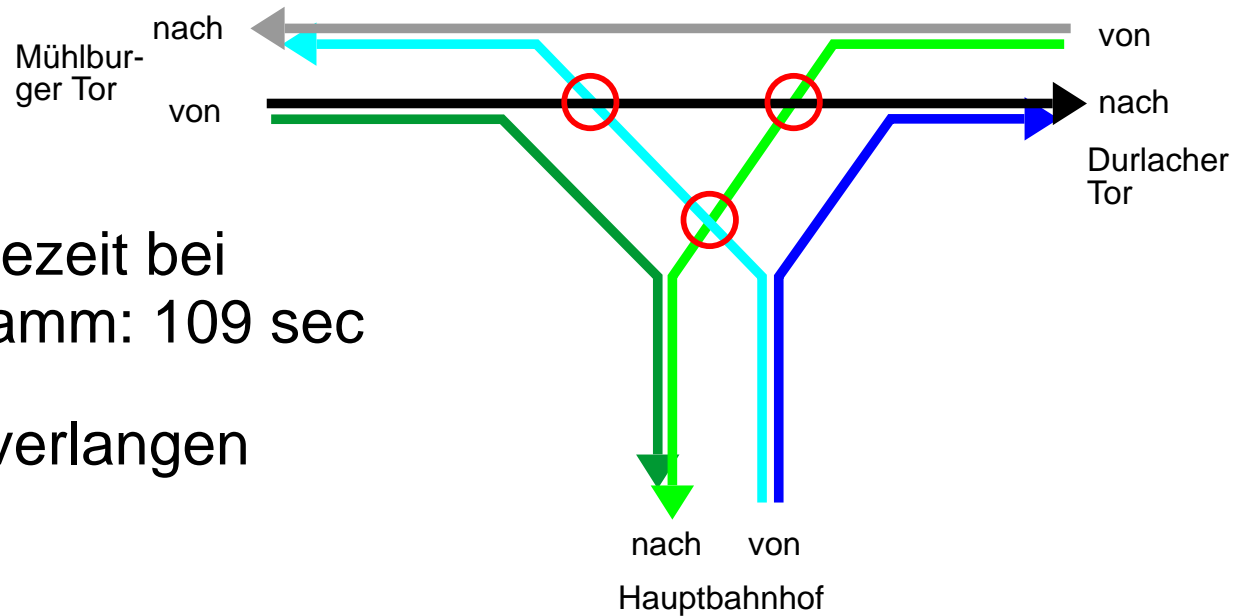
Minimale Zugfolgezeiten ohne Fahrstraßenkreuzungen

	signalisierte Fahrt	abschnittsweises Fahren auf Sicht
bei 30% Ein- und Aussteigern	85 sec	70 sec
bei 50% Ein- und Aussteigern am aufkommensstärksten Haltepunkt (Lammstraße)	107 sec	92 sec

Beispiele anderer Städte:

Osaka	90 sec
München S-Bahn	120 sec
Köln (Engpaßabschnitte)	100-120 sec

Berücksichtigung der Fahrstraßenkreuzungen



Durchschnittliche Zugfolgezeit bei geplantem Betriebsprogramm: 109 sec

Fahrstraßenkreuzungen verlangen Lücken im Fahrplan

- ➔ Pulkbildung mit 80 sec minimaler Zugfolgezeit
- ➔ erfordert abschnittsweises Fahren auf Sicht
- ➔ weniger als 40% Ein- und Aussteiger auf aufkommensstärkster Station
- ➔ wenig realistische Annahmen

Ergebnis

erforderliche minimale Zugfolgezeit von 80 sec ist nicht realisierbar

→ wegen zu langen Fahrgastwechselzeiten
an der Haltestelle Lammstraße

→ wegen Fehlen von Reservezeiten

Problem der Fahrstraßenkreuzungen am Marktplatz
durch Umplanung heilbar

→ Fahrplan bei Beseitigung der Fahrstraßenkreuzungen
am Marktplatz realisierbar